GRAN PREMIO DI GERMANIA Su un circuito selettivo si rinnova la sfida tra i due giovani leoni ma la McLaren è sempre un'incognita

Solo Raikkonen può frenare Alonso

La Ferrari di Schumacher e Barrichello ormai si è arresa e ha già voltato pagina

HOCKENHEIM Il mondiale dell'alta velocità corre veloce verso il suo epilogo. Nella stagione dei 19 Gp, ovvero nell'anno del record per quanto riguarda le gare da disputare, siamo ormai nella seconda metà del percorso, e l'epilogo del mondiale sembra già scritto.

Il Gp di Germania suona così come un'ultima chiamata per Kimi Raikkonen e per la sua McLaren Mercedes.

Alonso è veloce, dispone di una vettura affidabile e di grandi prestazioni, ha fin qui accumulato un numero di punti decisamente interessante. Però...

Però c'è Kimi che è altrettanto, se non di più, veloce e dispone della vettura che può offrire le prestazioni migliori. Però...

Però la McLaren ha un evidente problema di affidabilità. La Renault copre il week end apparentemente senza problemi (almeno con Alonso); la McLaren proprio con Raikkonen, negli ultimi due Gp, ha dovuto pagare dazio, in modo pesante, alla fragilità del propulsore.

Se i problemi in questo campo saranno risolti, Kimi potrà fin da questo fine settimana riproporsi come unica e valida alternativa allo spagnolo di Briatore, che pure non sarà comunque così facile da superare.

Al di là delle illazioni sulla disparità di trattamento che la Renault riserverebbe ai due piloti, Alonso si è confermato un pilota tra i più solidi del Circus, portando la Renault ad eccellere anche su circuiti non certo favorevoli, come ad esempio Silverstone. E allora, al di là delle difficoltà incontrate da Raikkonen a inizio stagione, al di là dei contrattempi che ne hanno pesantemente condizionato le ultime prove, va riconosciuto che Alonso fin qui merita ampiamente il primato e la candidatura alla vittoria finale del titolo pilota.

Un bel mondiale, un bel duello tra i due migliori giovani del mondiale.

Certo, il tutto sarebbe più interessante se potessimo vedere una Ferrari almeno arbitro della situazione. Invece, lo si è capito dalle ultime dichiarazioni di Montezemolo che dà appuntamento a Monza per pensare ad una Ferrari in corsa per la vittoria, bisognerà accontentarsi.

Una stagione quindi ormai da mandare in archivio come quella che ha visto Maranello in difficoltà come da tempo non le accadeva. Una Ferrari che del resto, vedi i test col motore a dieci cilindri, sta in fondo già guardando al futuro. Se si pensa alla personalità di Schumi, difficile credere che si accontenti di vivere un finale di carriera come un pilota di secondo piano, allora si può avere fiducia in una Ferrari che nella prossima stagione torni come una delle scuderie protagoniste del mondiale.

Davide Portioli

Il leader della Formula Uno Fernando Alonso del team di Briatore.

«Frecce d'argento» in grande spolvero, arranca il Cavallino

Wurz il più veloce nelle prove

HOCKENHEIM Le prove libere del venerdì in vista del gran premio di Germania hanno confermato due verità: in Formula Uno vola la McLaren, la Renault resiste ma è dietro, la Ferrari è in crisi.

Come già nella prima sessione, così anche nella seconda il miglior tempo è stato fatto segnare dal collaudatore della McLaren Alexander Wurz (1'13"973). alle sue spalle, staccato di 603 millesimi il suo «capitano» Kimi Raikkonen, mentre il terzo tempo èstato ottenuto da Fernando Alonso (Renault), staccato però di ben 1587 millesimi. Alle loro spalle l'altra McLaren di Juan Pablo Montoya davanti alla Toyota di Ricardo Zonta e all'altra Renault di Giancarlo Fisichella.

Lontane le due Ferrari: Michael Schumacher con il tempo di 1'16"474 ha ottenuto solo la decima posizione staccato di qualcosa come due secondi e mezzo; Rubens Barrichello è addirittura solo alla sedicesima posizione, staccato di quasi tre secondi. Meglio di Schumi hanno fatto anche Felipe Massa (Sauber) Vitantonio Liuzzi (Red Bull), Jarno Trulli (Toyota).

Non basta la fede nel mito, nè la fiducia nel lavoro. No, questa volta per quanto Michael Schumacher si sforzi per migliorare, e con lui tutta la Ferrari, il divario dagli avversari aumenta. Perchè? «Non so».

Alexander Wurz

Anche a Hockenheim lo stesso responso di Silverstone, e di Magny Cours, e di Barcellona, eccetera: gran premio dopo gran premio le prestazioni complessive delle rosse crescono, ma non in misura sufficiente a colmare lo svantaggio, che addirittura pare aumentare. «Ed è questo il nostro vero problema - ha ammesso il pilota tedesco, deluso dall'aver ottenuto nelle prove libere del gran premio di casa solo il 10/mo tempo a qualcosa come due secondi e mezzo dalle McLaren di Wurz e Raikkonen -: non riusciamo a capire dove gli altri sono più bravi di noi».

Nello sport è normale, può succedere. Ma se si pensa che da Silverstone in poi il sette volte campione del mondo si è messo di persona a lavorare test dopo test nella convinzione di ridurre lo svantaggio, arrivare a Hockenheim e constatare che lo svantaggio c'è ancora tutto quanto non è stata una bella sorpresa. «In verità non siamo sorpresi dei tempi della seconda sessione, perchè li abbiamo fatti con gomme usate. Il problema è che per quanto il nostro pacchetto complessivo sia migliorato, non è migliorato al punto da poter sperare di essere davanti».

L'unica è affidarsi alla pioggia. Le previsioni su Hockenheim dicono che quella di domani potrebbe essere una corsa sul bagnato «e di certo - ha detto Schumi - per noi la pioggia non sarebbe uno svantaggio».«Ma - ha aggiunto - prendiamo il tempo che viene. Il problema non è quello».

Mentre la Jordan prolunga il patto della concordia fino al 2012. I disagi manifestati dalla Michelin

Tutti assolti per Indianapolis

HOCKENHEIM La brutta pagina di Formula Uno scritta ad Indianapolis si è definitivamente chiusa oggi a Hockenheim: il Consiglio Mondiale della Federazione Automobilismo ha infatti diffuso un comunicato ufficiale in cui dichiara definitivamente «non colpevoli» le sette scuderie gommate Michelin che a Indy si erano rifiutate di correre.

La formula adottata dal Consiglio Mondiale è questa: «Accogliendo le raccomandazioni del Senato della Fia, il verdetto di colpevolezza stabilito il 29 giugno scorso nei confronti dei sette team Michelin è stato cancellato».

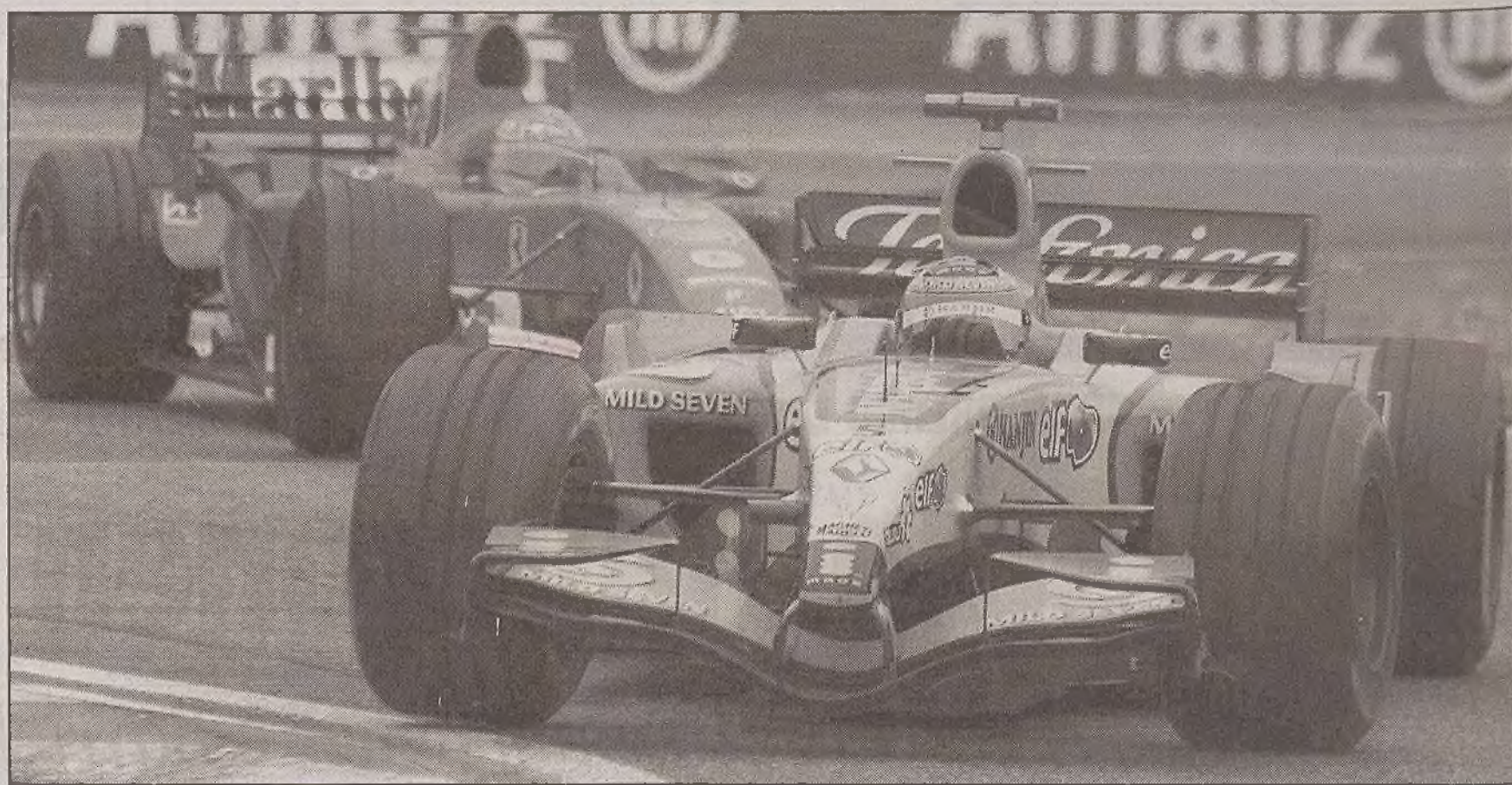
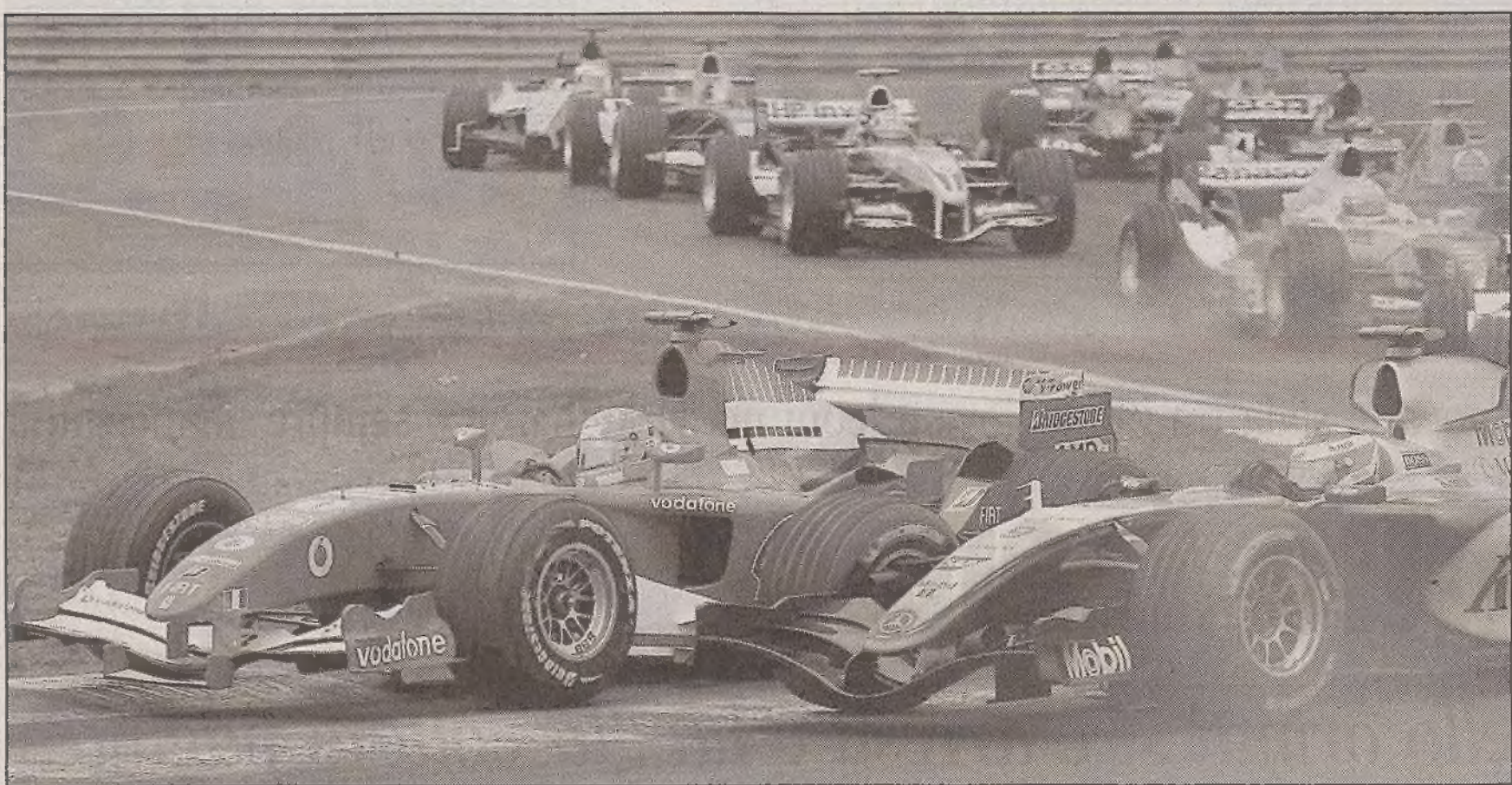
Di fatto il Consiglio ha accolto la tesi difensiva delle scuderie, secondo le quali - data la posizione della Michelin che si era assunta ogni responsabilità - se volevano davvero garantire la sicurezza dei loro piloti non avevano altra scelta se non quella di non disputare la gara.

Patto La scuderia Jordan sarà in Formula 1 fino al 2012, prolungando il patto della Concordia sui diritti commerciali della competizione. L'annuncio viene dalla Jordan con un comunicato.

Bernie Ecclestone

La scuderia, riscattata dalla Midland a fine della stagione 2004, non ha precisato i termini del prolungamento. La Jordan diventa il terzo team ad aver prolungato il patto Concorde, dopo Ferrari e Red Bull, su un totale di 10 squadre che compongono la piattaforma attuale. Le scuderie iscritte all'attuale campionato sono legate fino al 2007 alla società Fom, filiale della Foa, dal patto Concorde sulla gestione e ripartizione degli introiti della Formula 1, stimati in 625 milioni di euro per anno. Al termine dell'attuale accordo (31 dicembre 2007), i team riceveranno circa 156 milioni di euro da dividersi, il resto spetterà alla Fom di Bernie Ecclestone.

La Ferrari ha prolungato l'accordo fino al 2012 in cambio di ulteriori milioni di dollari annuali promessi da Ecclestone, il quale, però, rifiuta condizioni finanziarie uguali alle altre scuderie. Per questo motivo gli altri team del vecchio patto rifiutano di prolungare l'accordo e minacciano di formare un campionato parallelo. Intanto sul fronte gomme arriva un comunicato ufficiale della Michelin.

ANSA-CENTIMETRI

Secondo un sondaggio commissionato dalla Fia, i tifosi della Formula Uno vogliono gare meno noiose e più sorpassi.

In pista ormai accade ben poco, le corse si risolvono spesso ai pit-stop.

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI GERMANIA È quanto risulta da un sondaggio commissionato dalla Fia dopo il calo di ascolti

Il pubblico si annoia, vuole più sorpassi

Non piacciono l'eccessiva tecnologia e le nuove qualifiche. Preziose indicazioni per Mosley

HOCKENHEIM I tifosi di Formula Uno vogliono più sorpassi, più corse, più squadre e meno tecnologia. Insomma più spettacolo. E' il risultato del sondaggio lanciato a maggio sul sito ufficiale della Fia. Le risposte sono state più di 93.000 e ora la federazione internazionale ha reso nota l'analisi dei risultati, secondo la quale il 94% degli appassionati vogliono «più sorpassi», il 74% si aspetta che aumenti l'importanza dell' abilità dei piloti.

Inoltre, il 69% si augura che cresca il numero delle squadre coinvolte nel mondiale, mentre l' 84% vuole 18 o più gran premi a stagione. I risultati del sondaggio sono stati commentati dal presidente della Fia.

«I tifosi di ogni parte del mondo - ha affermato Max Mosley, presidente della Fia - concordano sul fatto che la sfida più importante per la Formula uno nei prossimi cinque anni è quella di continuare ad avere competitività nelle gare.

«Molti vogliono che si punti più sull'abilità dei piloti piuttosto che sugli aiuti elettronici, inoltre ai tifosi non piace l'attuale sistema delle qualifiche. Questi ed altri punti di vista saranno indicazioni preziose nel processo di definizione delle regole future della Formula Uno, processo che formalmente inizierà in queste settimane. Per la prima volta, l'opinione dei tifosi ne costituirà parte essenziale».

Le classifiche di F1

CLASSIFICA PILOTI		
1)	F. ALONSO (Spa)	77
2)	K. Raikkonen (Fin)	51
3)	M. Schumacher (Ger)	43
4)	R. Barrichello (Bra)	31
	J. Trulli (Ita)	31
6)	J. P. Montoya (Col)	26
7)	G. Fisichella (Ita)	25
	N. Heidfeld (Ger)	25
9)	R.Schumacher (Ger)	23
10)	M. Webber (Aus)	22
11)	D. Coulthard (GB)	17
12)	J. Button (GB)	9
13)	F. Massa (Bra)	7

CLASSIFICA COSTRUTTORI		
1)	RENAULT	102
2)	McLaren	87
3)	Ferrari	74
4)	Toyota	54
5)	Williams	47
6)	Red Bull	22
7)	Sauber	13
8)	Jordan	11
9)	BAR-Honda	9
10)	Minardi-Cosworth	7

ANSA-CENTIMETRI

Nella lettura dei risultati diffusi dalla Fia emerge che il pubblico apprezza comunque l'aspetto tecnologico della formula Uno: nell' 80% delle oltre 93.000 risposte, infatti, si apprezza «la tecnologia che distingue la Formula Uno dalle altre categorie dell' automobilismo».

Il Consiglio Mondiale della Fia aveva già approvato come proposta di modifica del regolamento di Formula uno 2008 il documento che era stato diffuso a Indianapolis e che prevedeva fra l'altro il gommista unico,l'aerodinamica ridotta e risparmi in tutti i settori di sviluppo.

La Fia, in seguito ha diffuso l'intero documento compresi i dettagli tecnici non resi pubblici che puntano sul ruolo del pilota e dei sorpassi. Per quanto riguarda la composizione del calendario (84% a favore di «18 o più gare», con un 28% che vuole "21 o più gp") la Fia osserva: «A fronte di una stagione 2005 con 19 gare, alcune delle squadre attuali si sono schierate a favore di un calendario più breve. Ma questa opinione non è condivisa dai tifosi, il 53% dei quali è fortemente contrario all'idea di poche gare. In merito alla popolarità dei circuiti è emerso che i due principali monumenti del mondiale sono Montecarlo e Spa che hanno raccolto rispettivamente il 55% ed il 53% dei consensi davanti a Silverstone (49%), Monza (43%), Suzuka (38%) e Imola (35%).

Scorporando la posizione dei tre autodromi più nuovi (Bahrain, Shanghai e Istanbul, che esordirà solo ad agosto), i tre circuiti meno amati risultano Magny Cours, Sepang e Hungaroring. In definitiva il pubblico si annoia, deve accontentarsi di sorpassi virtuali dterminati dai pit-stop.

s.v.

Max Mosley

LE SCUDERIE

Non intende fallire davanti ai suoi tifosi. Raikkonen è ottimista

McLaren, esame di affidabilità

HOCKENHEIM Hockenheim rappresenta una gara particolare per la McLaren Mercedes. E' l'appuntamento da non fallire sia per mantenere accesa la speranza di recupero nelle classifiche iridate sia perché si tratta del Gp di casa per il motorista tedesco. A Stoccarda non fanno mistero di avere un occhio di riguardo verso questo appuntamento tra tutti quelli proposti dal calendario stagionale.

Un appuntamento che oltre al rilancio nei confronti della Renault costituisce la vetrina dell'intera stagione. Ben figurare dopo anni passati all' ombra ferrarista è l'obiettivo degli inglesi così come dei tedeschi. Così si legge sul sito ufficiale McLaren: «Hockenheim è la seconda gara dell'anno per la Mercedes; diverse migliaia di impiegati raggiungeranno il tracciato dalla sede di Stoccarda, distante circa un'ora, per vedere all'opera il team». Una bella responsabilità un po' per tutti gli uomini d'argento, a cominciare dall'osservato speciale Kimi Raikkonen, in versione aziendalista nel pre-Gp: «Come a Silverstone è stato eccitante correre davanti ai nostri tifosi, così in Germania vogliamo offrire un bello spettacolo allo stato maggiore Mercedes-Benz; loro sono sempre entusiasti verso di noi, l'obiettivo è soddisfare le attese».

A dire il vero il finlandese sarebbe pronto da tempo a regalare successi in serie alla sua squadra, se solo la McLaren fosse in grado di garantirgli un mezzo affidabile per un intero fine settimana. «Ad Hockenheim - prosegue Kimi - la nostra monoposto si comporterà bene, continuerò la rincorsa verso la vetta».

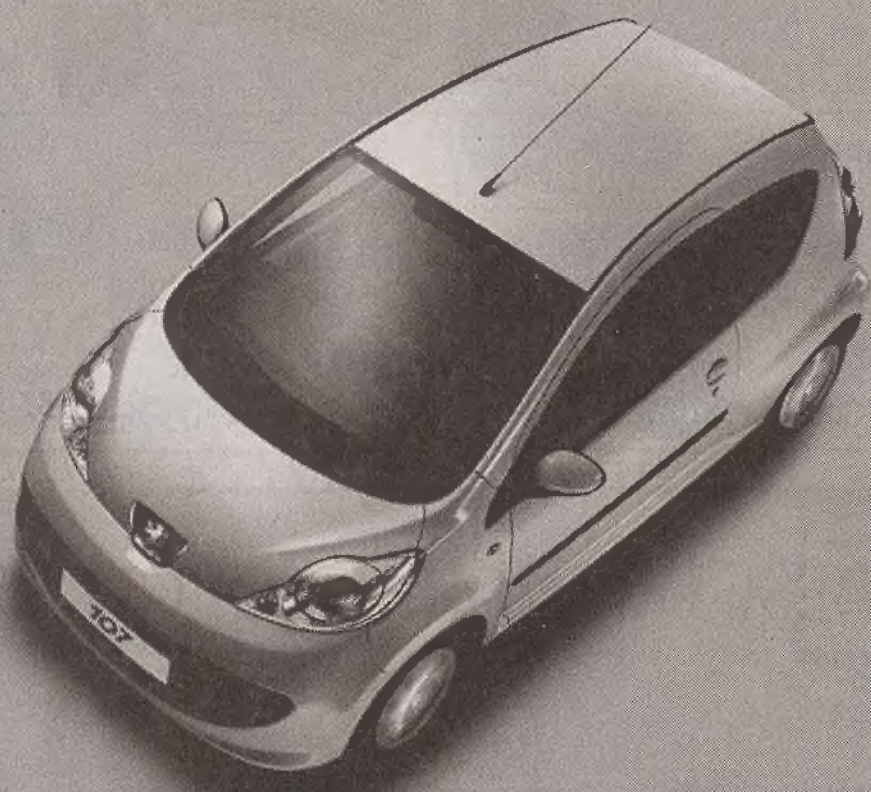
Renault Presente ai test dei team Michelin (a Jerez) con Fisichella ed i tester Montagny e Kovalainen, il team diretto da Briatore ha sostenuto pure una sessione integrativa sul rettilineo inglese di Santa Pod.

L'obiettivo, tutt'altro che segreto, era provare le partenze, da sempre punto forte della squadra francese, ma diventato improvvisamente tasto dolente.

Sia a Magny-Cours che a Silverstone, Fisichella ha spento il motore ripartendo dal pit-stop (una volta per colpa del software l'altra per un suo errore) ed in Francia anche Alonso ha corso lo stesso rischio. Ce n'era abbastanza per approfondire la questione con Naoki Tokunaga, il tecnico dell'elettronica cui si devono le partenze al fulmicotone che rendono famosa la Renault.

Il ripasso sulle partenze ha riguardato tutto il team, come dimostra la convocazione di tecnici e meccanici chiamati a simulare più volte la corretta procedura di ripartenza dopo il rabbocco carburante.

Nelle intenzioni di Briatore non può certo essere un inconveniente di questo genere a fermare la corsa mondiale di Alonso e della Renault.

Marco Nagliati

I meccanici «assistono» la vettura di Schumacher per la messa a punto.

Il pilota tedesco assieme al suo manager Weber.

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI GERMANIA Il numero uno della Ferrari è cauto e si rifiuta di fare previsioni per scaramanzia

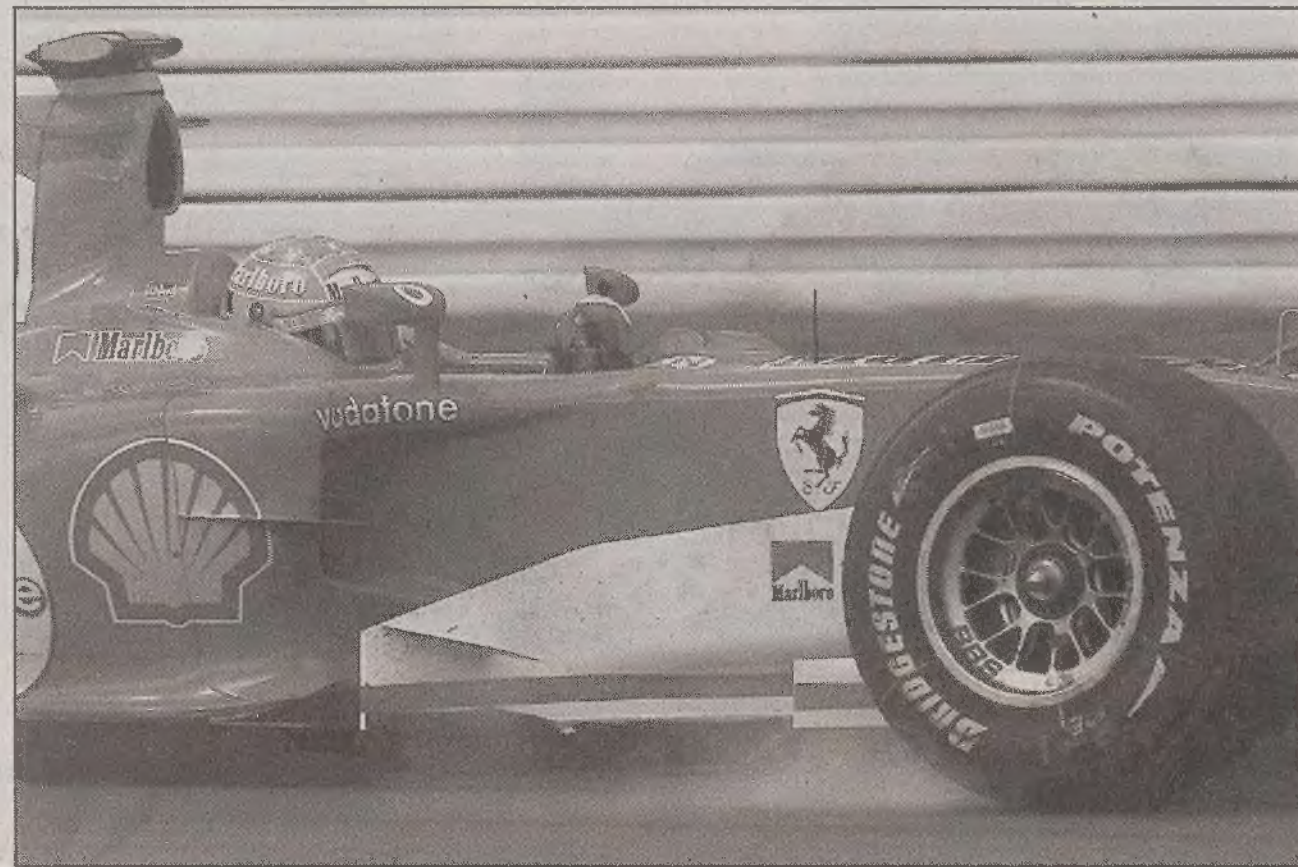
Schumi prova a sfruttare il fattore campo

Il pilota tedesco: «Stiamo lavorando ma gli altri per il momento vanno più forte»

HOCKENHEIM A giudicare dal clima ridanciano verrebbe da dire che è ormai l'inizio della resa: Michael Schumacher per il 2005 ha ormai tirato i remi in barca, deposto le grandi aspettative, e vive il campionato 2005 di gran premio in gran premio. Perchè - a giudicare dalle apparenze - in questi termini il campione tedesco si è presentato a Hockenheim per una delle gare per lui più attese della stagione, il gran premio di Germania: prima un' esibizione con Barrichello su strane moto a quattro ruote, per un'iniziativa benefica dal titolo «the painting pilots»; poi l'esibizione di un corno nero al collo, in corallo.

Ma come? verrebbe da chiedere. E la Formula Uno? Il campionato? I test? E se fosse che Schumi ha tirato per quest' anno i remi in barca? Non è così: in casa a Ferrari si continua a lavorare come e più di prima per cercare di capire i motivi di un ritardo che ormai è sotto gli occhi di tutti.

«Ma la grande domanda per noi è proprio questa - ha spiegato il tedesco -: perchè gli altri sono meglio di noi?».

Ecco: nessuno in Ferrari lo sa, neppure Michael Schumacher, il quale per la prima volta dall'inizio della stagione si è presentato alla vigilia di un gran premio ammettendo senza mezzi termini di essere «un po' pessimista».

«Ho deciso che di previsioni non ne faccio più. Perchè dopo Indianapolis ci sbilanciammo a dire che per l' Europa (Magny Cours, Silverstone, ndr) eravamo ottimisti. Poi abbiamo visto tutti come è andata. Così preferisco evitare pronostici».

È forse anche per questo che per la gara di Germania Schumi ha deciso di presentarsi esibendo al collo l'inedito gioiello di corallo nero, evidentemente un richiamo di stampo tutto italiano a quella fortuna che quest'anno per una ragione o per l'altra non arriva.

«In Formula Uno non sono i singoli dettagli a fare la differenza - ha spiegato alle decine di giornalisti tedeschi presentatisi a Hockenheim solo per lui - ma la combinazione complessiva di tutti i dettagli. Noi abbiamo lavorato e stiamo lavorando moltissimo su ogni dettaglio, ma nella combinazione complessiva gli altri continuano ad essere più avanti. E la domanda chiave è solo una: perchè?».

È per rispondere a questa domandona che la Ferrari continua a lavorare a tutta: test al Mugello, al Paul Ricard, a Monza, a Fiorano. Test alla ricerca dell'assetto per Hockenheim, delle soluzioni aerodinamiche per Monza, delle gomme per Budapest.

Test su test, e lavoro su lavoro. «Ma nello sport - ha precisato il tedesco - è normale avere dei periodi di flessione. È nel concetto stesso di sport. L'importante è che le sconfitte non portino a minare la fiducia in se stessi».

Fiducia che, nonostante i risultati negativi, le rosse continuano ad avere. Anche per questo Schumacher e Barrichello si sono concessi alla Vodafone per un'iniziativa a sfondo benefico: un'esibizione in «quad bike», quelle strane motociclette a quattro ruote che vanno di moda nei telefilm.

Motivo: dipingere. Nel senso letterale del termine. I due piloti prima hanno cosparso di vernici colorate due grandi pannelli bianchi; quindi a bordo dei loro 'quad' hanno «dipinto» su quei pannelli armonie in libertà. E le hanno firmate. Quei due pannelli sono così diventati due (presunte) opere d'arte che andranno all'asta, e il ricavato andrà a favore di un'iniziativa benefica. Schumi però in casa non vuole fare brutta figura.

La Ferrari di Schumacher durante le prove libere.

I TEST

Numerosi collaudi durante la settimana. Le quote del bookmaker

Maranello prova il motore a 8 cilindri

HOCKENHEIM Maranello sta già provando il motore a otto cilindri Con un occhio al campionato in corso e l'altro alla stagione 2006, la Ferrari arriva in Germania forte di un'intensa sessione test appena svolta.

Teatro delle prove il Mugello, circuito di riferimento per le prove private di Maranello. Il primo a scendere in pista è stato Luca Badoer, mentre l'altro tester Marc Genè ha collaudato a Fiorano le tre F2005 presenti ad Hockenheim.

Mercoledì lo stesso Michael Schumacher ha raggiunto Badoer in Toscana; il tedesco si è impegnato in prima persona per svolgere parte del tanto lavoro necessario su gomme ed aerodinamica. Ma le prove più interessanti (anche alla luce dell'annata poco soddisfacente per i ferraristi) sono quelle che hanno visto impegnato Genè al Mugello; il catalano ha effettuato test sul motore 8 cilindri sperimentale (propulsore che nel 2006 useranno Ferrari e Red Bull). Buoni i responsi ma saranno necessario ulteriori verifiche.

Si tratta di un 10 cilindri del 2004 al quale sono stati tolti due pistoni con le relative bielle e valvole, soluzione necessaria per simulare il motore che verrà. Il telaio scelto è quello di una vecchia F2004, adattata per ospitare l'inedita unità.

Il pilota italiano ha effettuato prove di elettronica al volante di una F2005: i giri percorsi sono stati in totale 100 (14 sulla versione corta del tracciato), con un miglior tempo di 1'22"006.

Quote Semaforo verde ad Hockenheim per la dodicesima tappa del Mondiale di Formula 1. Sul circuito conosciuto come il tempio della velocità grazie ai lunghi rettilinei, ora ammorbiditi, che un tempo permettevano alle monoposto di viaggiare a marce ingranate, saranno in tre a contendersi l'ambito posto di gloria.

Grande favorito il pilota finlandese della McLaren Kimi Raikkonen, forte della posizione guadagnata in classifica e del sostegno del compagno di scuderia Pablo Montoya.

A seguirlo Fernando Alonso che, al volante della sua Renault, tenterà di dominare il tracciato. Il nostro Schumi, invece, corre su un percorso amico che nel 2004 gli ha fruttato il record nelle prove libere.

Di seguito la griglia completa delle quote elaborate ed offerte da MatchPoint.

Quote Vincente GP Germania 2005 Raikkonen 1,95 Alonso 3,25 Montoya 5,00 M. Schumacher 7,00 Fisichella 13,00 Button 18,00 Barrichello 20,00 Trulli 20,00 R. Schumacher 35,00 Webber 50,00 Heidfeld 50,00 Sato 75,00 Altro 45,00.